دور النقل الحضري في التنمية العمرانية بمدينة زليتن

د. فرج مصطفى الهدار

قسم الجغرافيا/ كلية التربية/ جامعة المرقب

fmalhadar@elmergib.edu.ly

د. خديجة عبد السلام الغيطة

قسم الجغرافيا/ كلية الآداب/ جامعة بني وليد

Khadijaalgetta@gmail.com

الملخص:

يعدّ قطاع النقل الحضري من القطاعات المهمة التي تحتاج إلى دقة وتنظيم، فهو يلعب دوراً أساسياً داخل المجال الحضري؛ لأنّه يمثل الشريان الذي يمد المدن بالحياة، ويربط بين أجزائها ومع المناطق المجاورة، حيث تعدّ المدينة مركز التقاء شبكة الطرق، وقد حظي في السنوات الأخيرة باهتمام متزايد من قبل الباحثين والمخططين وصناع القرار؛ وذلك نظراً لأنّه يمثل أحد شرايين التنمية العمرانية الشاملة، وبالإضافة إلى تأثره في نمو المجال الحضري وتطوره، وتحديد حجمه واتجاه محاور التنمية العمرانية.

تتمثل مشكلة الدراسة في أنّ مدينة زليتن شهدت مخططاً عمرانياً حظي من خلاله قطاع النقل الحضري باهتمام كبير، فقد أحتل المرتبة الثانية بعد الاستعمال السكني بالمخطط الشامل لسنة 2000م، ومنذ ذلك الوقت لم تشهد المدينة مخططات حضرية جديدة، مما أدى إلى نمو عمراني عشوائي وتكتل للأنشطة التجارية والصناعية على جانبي الطرق والشوارع، وقد ساهم هذا النمو في خلق مشاكل تخطيطية تتمثل في وجود محاور للنمو العمراني عشوائية وغير مخططة، والزحف على مكونات قطاع النقل الحضري، وظهور المشاكل المرورية مما أثر في محاور التنمية العمرانية، ويهدف هذا البحث إلى توضيح أهمية النقل الحضري في رسم شكل المدينة، وتحديد مناطق الخلل الناجمة عن عدم تنقيد مخطط المدينة وأثر ذلك في قطاع النقل الحضري، وقد ا ستخدم هذا البحث كلاً من المنهج الوصفي والتحليلي لتوضيح أهمية النقل الحضري في تحديد مناطق التوسع العمراني، والاستعانة بالتقنيات الحديثة المتمثلة في الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية لفهم العلاقة بين النقل الحضري والتوسع العمراني.

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري، التنمية العمرانية، التوسع العمراني.

مقدمة:

ظهرت جغرافية النقل الحضري على ساحة الفكر الجغرافي في النصف الثاني من القرن الماضي وا زداد الاهتمام بها مع نهاية القرن العشرين بعد أنْ كانت بداياتها الأولى على يد علماء الاقتصاد، وقد شهدت خلال هذه الفترة تغيرات جدرية، واتسع ميدان بحثها ليشمل مشكلات وقضايا كثيرة للنقل الداخلي في المدن، مثل الازدحام المروري، وتلوث البيئة الحضرية، واختفاء الأرض داخل المدن، وتشوية اللاند سكيب الحضاري. إنّ منظومة النقل الحضري من العناصر الأساسية لاستعمالات الأرض داخل المدن، وأنّها أساس تصميمها، وتكمن تلك الأهمية من جانبين هما: الجانب الوظيفي إذ بدون النقل لا يمكن للمدن أنْ تتطور وتنمو، وأنْ تؤدي الاستعمالات الأخرى وظيفتها داخل المدينة بشكل المطلوب، أما الجانب الآخر فيتمثل بمقدار الأرض التي تخصص لهذا الاستعمال، فهذه الشبكة تمثل العنصر الإنشائي الأساسي للتجمع الحضري، وتربطها علاقات وظيفية ينتج عنها الصورة النهائية لمظهر المدينة وشكلها الخارجي(1).

يعدّ موضوع النقل الحضري قضية متعددة الجوانب وينظر إليه على أساس أنّه جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطه الوثيق باستعمالات الأراضي داخل المدينة، حيث يمثل الشرايين التي تربط بين أجراء المدينة والمناطق المجاورة حسب أهمية المدينة، ويعد الارتقاء بمستوى هذا القطاع في الوقت الحاضر أحد المعايير أو المؤشرات الدالة على مستوى التنمية العمرانية والتطور الحضري، وبذلك يمثل النقل أحد الأوجه الهامة في تفسير العلاقات المكانية بين استعمالات الأرض الحضرية، ويكشف عن مدى الارتباط والتفاعل المكاني بين المدينة وأطرافها؛ لذلك تعدّ شبكة الطرق من أهم عناصر البنية التحتية للمدينة(2).

---

(1) سعيد عبده، **جغرافية النقل الحضري مفهومها، ميدانها، ومناهجها**، مجلة الجمعية الجغرافية الكويتية، 2007م، ص 31- 78.

(2) خلف حسين الدليمي، **تخطيط المدن، نظريات، أساليب، معايير، تقنيات**، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، 2015، ص 294.

لقد شهد العالم بعد الثورة الصناعية تزا يداً في عدد السكان داخل المدن، مما أدى إلى ظهور العديد من المشاكل بها، وقد حاول العمرانيون إيجاد حلول مناسبة لمواجهتها أو لمواكبتها، وظهر مصطلح التنمية العمرانية سنة 1951م، كأحد الحلول من أجل تكامل وتناسق حضري [1]، ويعد تطبيق تنوع استعمالات الأراضي من خلال المخططات الحضرية من مبادئ تحقق التنمية العمرانية، وذلك من خلال تعديل أولويات هذه الاستعمالات، لتشكيل مدن ذات استعمالات حيوية، ويتطلب ذلك إيجاد مداخل ومفاهيم، يمكن تنفيذها علمياً بطريقة فعالة، تعمل على تحقيق التنمية العمرانية المستدامة [2].

إنّ هذه المخططات هي البداية الفعلية لأي سياسة تنموية؛ لأنّها في الأساس عملية تنظيمية، تهدف للوصول إلى تحقيق العدالة الاجتماعية والاقتصادية لكافة المناطق[3]، وهي أيضاً أحد أهم أدوات تحقيق التنمية العمرانية فهي تهتم برسم وتحديد استعمالات الأرض، والشبكات المختلفة كالطرق، والصرف الصحي، والمياه وغيرها، وتحدد كثافة البناء وأنظمته، وبذلك يكون المخطط عبارة عن دراسة تخطيطية لما ستكون عليه المدينة مستقبلاً، وخدمياً، ولكنه لا يستطيع تحديد متطلبات العملية التخطيطية، وهنا يأتي دور التنمية العمرانية التي تتمثل في رسم السياسات التنموية العمرانية، وتوفير التمويل اللازم له، والتنسيق بين مختلف الأجهزة المحلية المعنية بالتنفيذ، فالمخطط الحضري وسيلة لرسم الصورة المستقبلية للمدينة، فالتنمية العمرانية هي أداة لتحقيق تنفيذ تلك الصورة، وتوطين المشروعات، وإيجاد فرص العمل، فتخطيط المدينة يمثل ركناً أساسياً في تحقيق التنمية العمرانية وتطويرها، ففي حالة غيابه يعني لا وجود للتطور، فيجب أنْ يوضع مخططاً عمرانياً واقتصادياً وخدمياً، وأنْ تكون مكملة لبعضها، لذا تمر المدينة بمراحل مورفولوجية عديدة عبر عمرها الزمني [4]، وإنّ أي

(1) سعيد علام، **التنمية والدولة**، دار طيبة للنشر، القاهرة، مصر، 2000م، ص 203.

(2) ماجدة علام، **موضوعات في علم الاجتماع الحضري**، المكتب الجامعي الحديث، الاسكندرية، 2000م، ص69.

(3) عبد الرحمن قنابة وآخرون، **تقييم البعد المكاني لمخططات الجيل الثاني بالأقاليم التخطيطية بالجماهيرية**، في كتاب الجيل الثالث ومستقبل المدن في ليبيا، (تحرير) سعد خليل القزيري، منشورات العمارة للاستشارات الهندسية، الطبعة الأولى، بنغازي، ليبيا، 2006م، ص 117.

(4) فرج مصطفى الهدار، **تحديات التنمية العمرانية المستدامة في ظل غياب المخططات الحضرية بمدينة زليتن**، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الآداب الخمس، جامعة المرقب، العدد الواحد والعشرون، 2020م، ص203–204.

تقصير في إعداد المخططات أو تحديثها سيكون له تأثيراً سلبياً على التجمعات العمرانية، لما تسببه من مخاطر بيئية، واقتصادية، واجتماعية، وعمرانية، وتشوه النسيج العمراني، وتغير الاستخدامات وفق تغير المتطلبات دون معايير تحكم تلك التغيرات، وأنّ تحقيق تنمية مستدامة على مستوى العمران واستخدامات الأراضي، يتطلب تحديث المخططات التنظيمية والالتزام بالأنظمة العمرانية [(1)] . إنّ عامل النقل يلعب دوراً كبيراً في عملية التخطيط الحضري وتوزيع استعمالات الأرض، حيث تنشأ بعض محاور النمو العمراني مع امتداد هذه الطرق داخل المدن وخارجها، وتتفاوت هذه الطرق في جذبها للنمو العمراني حسب نوع الطريق ونوع النشاط الذي يمارس به [(2)].

هناك بعض العوامل أثرت في التنمية العمرانية بمنطقة الدراسة، منها ما يتعلق باستعمالات الأراضي للنقل الحضري داخل المدينة، وما صاحبه من امتداد عمراني أفقي، وزيادة الكثافة العمرانية عما هو موجود بالمخطط الذي كان نهايته سنة 2000م، ومنها ما يتعلق بنوعية المرور وارتباطه بمكونات النقل داخل المدينة وخارجها، فقد ساهم النقل في تغيير قيمة الأراضي داخل المدينة حيث تعتمد قيمتها على مقدار الأراضي التي تحد بهذه الطرق، مما أدى إلى اتساع الرقعة العمرانية على حساب بعض الاستعمالات الأخرى بالمدينة، وظهور بعض المشاكل بالبيئة الحضرية، وارتفاع معدل الكثافة السكنية، وظهور التجاوزات على المرافق والبنية التحتية.

مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة الدراسة في أنّ عملية التنمية العمرانية بمنطقة الدراسة تواجه مجموعة من المشاكل العمرانية والتنظيمية، فقد شهدت المدينة مخططاً عمرانياً حظي من خلاله قطاع النقل الحضري باهتمام كبير، فقد احتل المرتبة الثانية بعد الاستعمال السكني بالمخطط الشامل لسنة 2000م، ومنذ ذلك الوقت لم تشهد المدينة مخططات حضرية جديدة، مما

---

(1) سويدة أحمد الزين الحسن، **استراتيجية التخطيط الحضري المستدام لاستخدام الأراضي وتوظيف الموارد المتاحة دراسة حالة: الخرطوم الكبرى – السودان**، مجلة الطريق للتربية والعلوم الاجتماعية، المجلد السادس، العدد الرابع، 2019م، ص 49.

(2) خديجة عبد السلام الغيطة، **حوادث الطرق في منطقة بني وليد بليبيا دراسة في جغرافية النقل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية**، أطروحة دكتوراة غير منشورة، كلية الآداب، جامعة طنطا، مصر، 2019م، ص 53.

أدى إلى نمو عمراني عشوائي وتكتل للأنشطة التجارية والصناعية، وارتفاع معدل الكثافة السكنية، وظهور بعض التجاوزات على المرافق، وتدهور الخدمات العامة والبنية التحتية، وتردي الحالة العمرانية، وانتشار المناطق العشوائية على جانبي الطرق والشوارع، والتوسع خارج حدود المخطط، ونفاذ الأراضي المحيطة بالمخطط، وارتفاع أسعارها، مما جعل هناك مشكلة في توسع الرقعة المكانية للمخطط مستقبلاً، وتحقيق تنمية عمرانية مستدامة، ويمكن زيادة تحديد مشكلة البحث في التساؤلات الآتية وهي:

1- ما هو دور النقل كعامل موجة للتنمية العمرانية ؟ وما العلاقة بين النقل الحضري وشكل التنمية العمرانية بالمدينة ؟

2- هل التوسع العمراني غير المخطط "العشوائي" أثّر على النقل الحضري ؟

3- ما هي الآثار التي تواجه التنمية العمرانية في ظل غياب المخطط ؟ وهل ساهم عدم وجود مخططات حديثة في انتشار النمو العشوائي الذي أثّر بدوره على الأنشطة الأخرى في منطقة الدراسة ؟

4- هل ساهم عدم التقيد بما هو وارد بالمخطط بشكل عام واستعمالات النقل بشكل خاص في وجود عراقيل تواجه التنمية العمرانية بالمدينة ؟

أهداف البحث:

1- مناقشة دور أنظمة النقل كعامل موجة للتنمية العمرانية في اتجاهات التنمية العمرانية الحديثة، وتوضيح أهمية تطوير شبكة النقل بما يتناسب مع تحقيق تنمية عمرانية تلبي جميع متطلبات الحياة الحضرية.

2- التعرف على السمات العامة للنقل الحضري بالمدينة ودوره في التنمية العمرانية، وتوضيح مدي تطبيق مفاهيم الاستدامة العمرانية بها من خلال تنفيذ المخططات السابقة.

3- الوقوف على أهم مؤشرات النقل الحضري ودورها في التنمية العمرانية، ومراجعة السياسات التخطيطية الخاصة بإعداد استعمالات النقل الحضري بمنطقة الدراسة.

4- إبراز أهم التحديات التي تواجه دور النقل الحضري في التنمية العمرانية، ووضع مجموعة من المقترحات يمكن أنْ تساهم في حل مشكلة التنمية العمرانية في مدينة زليتن.

أهمية البحث:

يمكن أنْ تبرز الدراسة مدى دور الجغرافيا في دعم مجالات التخطيط والتطوير العمراني التنموي، وتسليط الضوء على انظمة النقل الحضري وعلاقتها بالتنمية العمرانية الحديثة؛ وذلك نظراً لأهمية دور النقل الحضري في تحديد شكل واتجاه التنمية العمرانية بالمدن، وتحديد المشاكل الجغرافية التي يمكن أنْ تعرقل مسار النقل بالمدينة وعلاقته بالتنمية العمرانية، بالإضافة إلى تتبع مراحل ومؤشرات النقل الحضري وعلاقته بالتنمية العمرانية بالمدينة من خلال المخططات السابقة.

منهجية البحث:

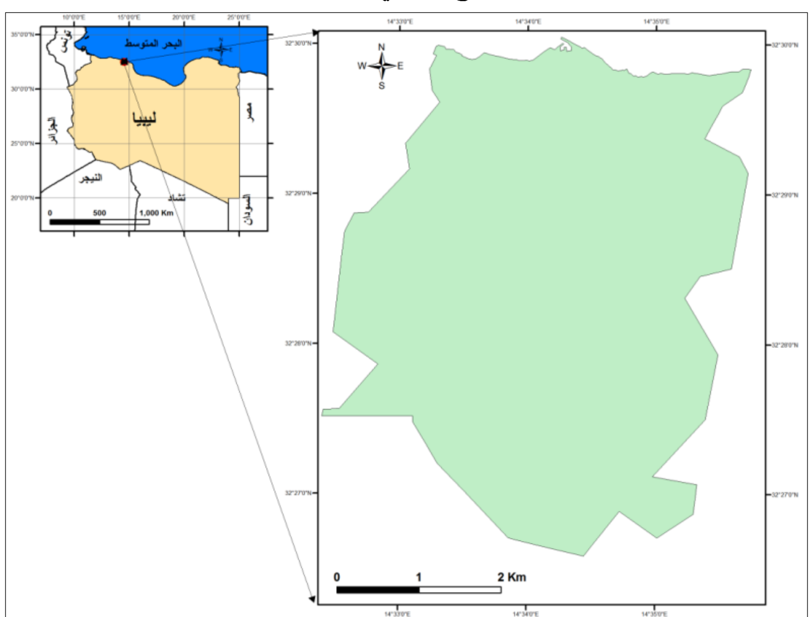
اعتمد البحث على العديد من المناهج وذلك للوصول لنتائج عن دور النقل الحضري وعلاقته بمؤشرات التنمية العمرانية بمدينة زليتن، ومن هذه المناهج المنهج الوصفي والتحليلي اللذان يهدفان إلى توضيح أهمية أنظمة النقل كعامل موجه للتنمية العمرانية، بالإضافة للمنهج التاريخي من أجل دراسة التطور والتغير في دور النقل الحضري، وتتبع مراحل التنمية العمرانية بمنطقة الدراسة معتمداً في ذلك على المخططات السابقة، بالإضافة إلى الاستعانة بصور الأقمار الصناعية، فقد تم الاعتماد على التقنيات الحديثة المتمثلة في الاستشعار عن بعد ونظم المعلومات الجغرافية، واستخدمت هذه الدراسة برنامج Arc Gis 10.2.2، والمرئيات الفضائية للقمر الصناعي Landsat والتي تم تنزيلها من (موقع هيئة المساحة الجيولوجية USGS)، لسنة 2019 (Landsat 8 OLI)، فقد تم تصحيح هذه المرئية ومعالجتها وتحليلها وتصنيفها تصنيفاً مراقباً (Supervised Classification) بواسطة برنامج Arc GIS 10.2.2، وإنتاج صورة جديدة اعتماداً على البصمة، وتحسين الصورة المنتجة عدة مرات للخروج بأفضل النتائج، وتم تنفيذ تقييم دقة التصنيف عن طريق استخدام برنامج Google Earth، حيث يوفر هذا البرنامج صوراً عالية الدقة يمكن الاعتماد عليها، تم فصل طبقة التوسع العمراني، وحساب مساحته من أجل معرفة مدى التغير في نمط استعمالات الأراضي في الفترة التي لا يوجد بها مخططات حضرية.

فرضية البحث: هناك علاقة بين النقل الحضري وتزايد عمليات التوسع العمراني وتطور الأنشطة المختلفة بالمدينة.

مجالات البحث:

أ- المجال المكاني: تقع مدينة زليتن بالشريط الساحلي في الجزء الشمالي الغربي من ليبيا، على ساحل البحر المتوسط، إلى الشرق من مدينة طرابلس بحوالي 160 كم، وإلى الغرب من مدينة مصراتة بحوالي 50 كم، أما فلكياً فتقع بين دائرتي عرض (″35 ′26 °32) و(″02 ′30 °32) شمالاً وخطي طول (″24 ′32 °14) و (″44 ′35 °14) شرقاً[1]، كما هو موضح موقعها بالشكل (1).

الشكل (1) الموقع الفلكي لمخطط مدينة زليتن



المصدر: من عمل الباحثين استناداً إلى أمانة اللجنة الشعبية العامة للمرافق، المخطط الشامل 2000م، التقرير النهائي رقم ط ن 53.

ب- المجال الزمني: يتمثل هذا المجال في الفترة الزمنية الممتدة ما بين 1968- 2019م أي منذ بداية المخططات الحضرية، وبذلك ضمت مخطط الجيل الأول 1968- 1988م، والجيل الثاني 1980- 2000م، بالإضافة إلى واقع التنمية العمرانية ما بين 2000- 2019م.

هيكلة البحث:

(1) مكتب التخطيط العمراني بمدينة زليتن سنة 2019م.

تم تقسيم البحث إلى ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: الإطار النظري للنقل الحضري.

المبحث الثاني: التنمية العمرانية (مفهومها، أبعادها، أهدافها).

المبحث الثالث: تطور النقل الحضري ودوره التنمية العمرانية بالمدينة.

المبحث الأول

الإطار النظري للنقل الحضري

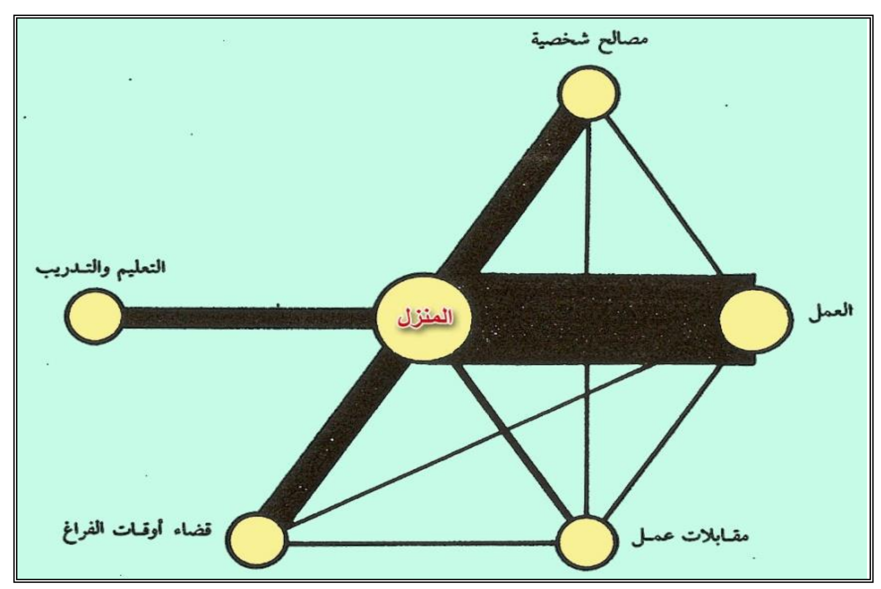
أولاً:- النقل كمفهوم عام:

يعد النقل الشريان الحيوي في المنظومة الحضرية، حيث يؤدي دوراً أساسياً داخل للمدن، فهو حلقة الوصل بين مكونات النسيج العمراني المتمثلة في المسكن، ومكان العمل، والتعليم، والتسوق، والترفيه، وغيرها من الأماكن التي تمثل مناطق جذب الرحلات، كما يساهم في ربط العلاقة بين السكان واستعمالات الأرض، وقد أدى النمو العمراني السريع وغير المخطط إلى سوء توزيع استعمالات الأرض، وظهور العديد من المشاكل الحضرية، ومنها مشكلات النقل الحضري المتمثلة بشكل رئيسي بازدحام الشوارع، والاختناقات المرورية، وزيادة زمن الرحلة، والتلوث بكافة أشكاله، ولحل هذه المشاكل لابد من تحقيق مبادئ التنمية العمرانية المستدامة[1]، فالنقل بشكل عام يعرف بأنّه عملية نقل الأفراد والبضائع من مكان إلى آخر، وقد تكون حركة الأفراد هي الأهم خاصة داخل المدن من خلال ربط العلاقة بين السكان واستعمالات الأراضي، إلّا أنّ نقل البضائع من مصادرها إلى أماكن تسويقها واستخدامها لا يقل أهمية في مجال التطور والنمو الاقتصادي [2].

الشكل (2) الرحلات التي يقوم بها الفرد

(1) محمد شفيق، **السكان والتنمية (القضايا والمشكلات)**، دار العالمية للنشر، عمان، 2008م، ص58

(2) على محمد حسن، **هندسة النقل والمرور – مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن**، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1994م، ص7.



المصدر: على محمد حسن، هندسة النقل والمرور، مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن، مصدر سابق، ص10.

فمن خلال الشكل السابق (2) يتضح أنّ الوظيفة الأساسية للنقل أنّه يوفر حلقة الوصل بين البيت ومقر العمل، والمدرسة أو الجامعة وإضافة إلى رحلات التواصل الاجتماعي بين الناس، والتسوق، والتنزه وأسباب أخرى كثيرة توجب النقل، وقد وجد أنّ أكثر من 50% من الرحلات داخل المدن هي رحلات تتعلق بالعمل وتتطلب حركة الناس هذه وجود وسائل ونظم نقل من طرق وحافلات وغيرها من وسائل النقل العام لتسهيل هذه الحركة وتحقيقها على أفضل وجه.

ثانياً: مفهوم عملية النقل الحضري:

يعرف النقل الحضري على أنّه جزء من البنية التحتية والمرافق الأساسية العمرانية، والاقتصادية للمنطقة الحضرية التي تهدف في مجملها إلى تحقيق هدف مشترك وتنظيم التنقلات المختلفة في المجال الحضري في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة، ويطرح النقل الحضري مشكلات مجالية جغرافية وأخرى لا مجالية، ويهتم عادة كمختصين بهذه الأخيرة أي المشاكل المطروحة على مستوى مركز المدينة وأطرافها، فالنقل الحضري في المدينة من بين

المهام الصعبة إذا لم يكن هناك توافق بين العمران والنقل، إذ أنّ التهيئة العمرانية تمثل المحيط الذي يندمج فيه نظام النقل[1].

إنّ تخطيط النقل داخل المدن هو جزء لا يتجزأ عن التخطيط العمراني، فهو قضية لانهاية لها قابل للتعديل والتطوير المستمر بناء على ما يستجد بالمدينة[2]. وأنّ التخطيط فيه يجب أنْ يكون ملازماً للتخطيط في باقي القطاعات الأخرى، بل يسبقها في بعض الأحيان حتى يفي بفاعليات النقل المتوقعة لتلك القطاعات، ومن هنا يطلق على النقل داخل التجمعات الحضرية بأنّها البنية الفنية الأساسية[3].

فقد أصبح الربط بين استعمالات الأرض داخل المدن ومسارات حركة المرور من الأسس الضرورية باعتبار أنّ الأخيرة هي انعكاس لمدى التفاعل بين الأنشطة مع بعضها، وأصبح الفصل بينهما مستحيلاً لدى المهتمين بالتخطيط العمراني والنقل الحضري، فالمختص في المجال العمراني والتهيئة المجالية يهتم بدارسة مشاكل الاختناقات المرورية وما يصاحبها من إهدار للوقت والتلوث، وقلة مواقف السيارات على مستوى مراكز المدن، كما يدرس كيفية ربط أطراف المدينة بمركزها، وربط هذه الشبكة ببعضها البعض، أما المتخصص في مجال النقل الحضري يكون دوره فيما بعد بتقييم شبكة النقل، واختيار الشبكة التي تناسب ومتطلبات المدينة.[4].

فالنقل الحضري يلعب دوراً كبيراً في عمليات التخطيط العمراني داخل الحيز المكاني، فهو يساهم في توسيع المجال العمراني وتعميره وتخطيطه، كما يساهم في ظهور محاور جديدة للتوسع العمراني، وبذلك فأنه كلما ظهرت مناطق عمرانية جديدة تستلزم إنشاء محاور نقل جديدة، وهو ما يفسر لنا دور النقل في التهيئة العمرانية للحيز، وضمان تنظيمه مما يجعل له قيمة اقتصادية واجتماعية، فنقص وسائل النقل والبنى التحتية تشكل عائقاً للتنمية

(1) هاشم محمد صالح، **جغرافية النقل**، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان، 2014م، ص18- 45.
(2) علي محمد حسن، مصدر سابق، ص7.
(3) أبو القاسم محمد العزابي، **إشارات المرور والطرق في كتاب نظام المرور الأبعاد القانونية والاجتماعية والنفسية**، مطابع العدل، طرابلس، 1995م، ص 8.
(4) محمد صالح ربيع، **جغرافية النقل الحضري مبادئ وأسس**، دار مجدلاوي للنشر والتوزيع، عمان، 2015م، ص214.

العمرانية[1]، ومن جهة أخرى ينعكس النمو العمراني للمدن والتجمعات العمرانية على تخطيط النقل الحضري والمرور في تلك التجمعات، فلابد من تطور جميع عناصر التخطيط العمراني بها سواء ما يتعلق بالخدمات والمرافق وجميع استعمالات الأراضي أو ما يتعلق بالحركة والنقل والمواصلات[2].

ثالثاً: أهمية استعمالات الأرض للنقل وطرق قياسها:

إنّ الأرض التي تخصص لمختلف شبكات النقل داخل المدينة تشـكل عنصراً أساسياً مـــن عناصر استعمالات الأرض الحضرية، ويمكن قياس أهمية هذا العنصر من خلال ثلاثة معايير وهي:[3]

1- **المعيار الوظيفي:** ويقاس من خلال حجم النقل في الاتجاهات المختلفة وعلى المستويات الحضرية والإقليمية والقومية، أي بدون عنصر النقل لا يمكن للمدن أنْ تنمو وتتطور، ولا يمكن لها أنْ تتفاعل مع المدن الأخرى، ويصبح من الصعب لاستعمالات الأرض أنْ تؤدي وظائفها، فنظام النقل يخطط ليمكن استعمالات الأرض الحضرية الأخرى من أداء وظائفها.

2- **المعيار المكاني:** ويتمثل من خلال مقدار الأرض التي تخصص لهذا الاستعمال، ويدل هذا المقدار على أهمية هذا الاستعمال داخل بنية المدينة، ففي المدن الحديثة يأتي في المرتبة الثانية من حيث المساحة التي يشغلها بعد الاستعمال السكني.

3- **المعيار المورفولوجي:** ويقاس هذا المعيار بمقدار وسرعة ما يسببه التطور في الطرق والخدمات من تطور وظيفي، وبالتالي معماري بفعل التجاذب الوظيفي وما يتبعه من تطور للأبنية.

(1) نورية محمد الشريف، وآخرون، **التوسع العمراني وأثره في تطور النقل**، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الآداب الخمس، جامعة المرقب، العدد التاسع عشر، 2019م، ص 491.

(2) هاشم محمد صالح، مصدر سابق، ص47.

(3) مازن عبد الرحمن الهيتي، **جغرافيا المدن والتحضر- أسس ومفاهيم**، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2014م، ص 179.

المبحث الثاني

التنمية العمرانية (مفهومها، أبعادها، أهدافها)

أولاً: مفهوم التنمية العمرانية:

يقصد بها الارتقاء بالبيئة العمرانية وتوفير الاحتياجات الأساسية، كالسكن، والعمل، والخدمات المختلفة، وشبكات البنية الأساسية في إطار محددات المكان، وضوابط القيم الاجتماعية، والثقافية، والموارد المحدودة، دون التصادم مع البيئة الطبيعية، أو إهدار مواردها، وترجع أهمية ومكانة التنمية العمرانية بكونها انعكاس واقعي للتنمية الاقتصادية والأوضاع الاجتماعية في المجتمع، كما تأتي أهميتها أيضاً من كونها المحرك الرئيسي لكثير من الأنشطة الاقتصادية الأخرى، والصناعات المرتبطة بالبناء والعمران[1].

وتعدّ التنمية العمرانية أداة رئيسية لترشيد جهود التنمية من خلال ضبط النمو العمراني، واتجاهاته، بما يحقق التوظيف الأمثل للموارد المتاحة، ورفع الكفاءة الوظيفية للحيز العمراني، وخلق بيئة عمرانية صحية آمنة، يتوفر به الاستخدام الأمثل لمكونات البيئة المحلية، وتحديد الاحتياجات الحقيقية الحالية والمستقبلية بكل دقة، وتحديد الأولويات، وترشيد الموارد المتاحة على القطاعات المختلفة لتحقيق أفضل عائد اقتصادي واجتماعي بأقل التكاليف، وتكامل أنواع التخطيط وتنسيق أداء الجهات التنفيذية المختلفة، بما يضمن عدم التعارض بينها [2].

ثانياً: أبعاد التنمية العمرانية:

تعدّ التنمية العمرانية ثلاثية الأبعاد مترابطة، وهي الأبعاد البيئية، والاقتصادية، والاجتماعية، فضلاً عن بعد رابع مهم، وهو يتعلق بسياسات جهة اتخاذ القرار، وهي كالآتي:[3]

---

(1) شفق الوكيل، **التخطيط العمراني مبادئ- أسس- تطبيقات**، الجزء الأول، القاهرة، 2006م، ص 45.

(2) فرج مصطفى الهدار، **تحديات التنمية العمرانية المستدامة في ظل غياب المخططات الحضرية بمدينة زليتن – ليبيا**، مصدر سابق، ص 210 – 211.

(3) ريدة ديب، وسليمان مهنا، **التخطيط من أجل التنمية المستدامة**، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية، المجلد الخامس والعشرون، العدد الأول، سوريا، 2009م، ص 3.

1- **البعد البيئي**: ويهتم بإدارة الموارد الطبيعية، التي تمثل العمود الفقري للتنمية المستدامة، حيث إنّ التنمية ترتكز بصورة رئيسية على كمية ونوعية هذه الموارد، وأنّ استنزافها بيئياً، هو أحد العوامل التي تتعارض مع برامج التنمية العمرانية المستدامة، لذلك يجب العمل على حمايتها وإدارتها بشكل يضمن استمرارها.

2- **البعد الاجتماعي**: وهو حق الإنسان الطبيعي بالعيش في بيئة نظيفة وسليمة، يمارس من خلالها جميع الأنشطة، مع كفالة حقه في نصيب عادل من الثروات الطبيعية، والخدمات البيئية، والاجتماعية، ويستثمرها بما يخدم حاجاته الأساسية، فضلاً عن الاحتياجات المكملة لرفع مستوى معيشته، دون تقليل فرص الأجيال القادمة.

3- **البعد الاقتصادي**: تعدّ البيئة الكيان الاقتصادي المتكامل، وقاعدة للتنمية، وأي تلوث لها، واستنزاف لمواردها يؤدي إلى إضعاف فرص التنمية المستقبلية، ومن تم يجب أخد المنظور الاقتصادي بعيد المدى لحل المشاكل، من أجل توفير الجهد والمال والموارد.

4- **البعد المؤسسي**: تمثل الإدارات والمؤسسات العامة التنفيذية بالدولة التي بواسطتها وعبرها ترسم وتطبق سياساتها التنموية، وتوفير الخدمات والمنافع لمواطنيها، وبالتالي فإنّ تحقيق التنمية المستدامة، ورفع مستوى حياة الأفراد، وتأمين حقوقهم، يتوقف على مدى نجاح مؤسساتها، وإدارتها في أداء وظائفها ومهماتها.

ثالثاً: أهداف التنمية العمرانية:

إنّ التنمية العمرانية هي انعكاس لمدى الإشباع الذي يحصل عليه الإنسان في مجالات الحياة المختلفة الصحية، والتعليمية، والاقتصادية، كما أنّها ترجمة لمستوى رضى الناس عن حياتهم، حيث أصبحت نوعية الحياة التي يحتاجها الفرد هي المحور الرئيسي للتنمية، ويمكن تلخيص أهداف التنمية العمرانية فيما يأتي:[1]

1- ترسيخ وإدماج البعد المكاني المستدام في كافة السياسات والبرامج والمشاريع التنموية الاقتصادية، والاجتماعية، والبيئية، والعمرانية، والتكنولوجية، من أجل الارتقاء بجودة الحياة داخل المدن.

(1) فرج مصطفى الهدار، **تحديات التنمية العمرانية المستدامة في ظل غياب المخططات الحضرية بمدينة زليتن – ليبيا**، مصدر سابق، ص 212 – 213.

2- الحد من حالة عدم التوازن القائمة بين الأقاليم التخطيطية والبلديات، بتحقيق التنمية العمرانية المتوازنة والمستدامة، على كافة الأقاليم والبلديات، وخلق نوع من التكامل بينها سواء على المستوى الوطني، والإقليمي، والمحلي.

3- التحكم وضبط النمو العمراني العشوائي وتحديد اتجاهاته، والعمل على تنمية مخططات عمرانية جديدة، والارتقاء بالهيكل العمراني للمدن ورفع كفاءتها الوظيفية.

4- الارتقاء بجودة الحياة الحضرية، وتحسين المستوى المعيشي (السكن الملائم، والخدمات بأنواعها، والوضع البيئي، والبنية التحتية).

المبحث الثالث

تطور النقل الحضري ودوره في التنمية العمرانية بالمدينة

يعد المخطط الحضري الأداة الفاعلة لتحقيق التنمية العمرانية، فهو يساهم في تنظيم وتحديد ورسم استعمالات الأرض، وفهم ملامح المدينة، ومدى توسعها، والشبكات المختلفة كالطرق، والصرف الصحي، والمياه وغيرها، ويحدد كثافة البناء وأنظمته، كما يكشف عن مناطق التركز السكاني من خلال توضيح المناطق السكنية ذات الكثافات المختلفة، وبذلك يكون المخطط عبارة عن دراسة تخطيطية لما ستكون عليه المدينة مستقبلاً، فهو وسيلة لرسم الصورة المستقبلية للمدينة، أما التنمية العمرانية فهي أداة لتحقيق تنفيذ تلك الصورة وتوطينها(1).

إنّ عملية تخطيط النقل الحضري قضية متعددة الجوانب والمراحل والهدف منها وضع القواعد اللازمة لضمان استقرار وتلاءم التطور الحضري مع نظم النقل بالمدينة، الذي يسير وفق برامج وأهداف محددة ضمن المخطط الحضري، ففي ليبيا لقد تطورت عمليات تخطيط المدن تطوراً مذهلاً، منذ أوائل الستينات من القرن الماضي، فمع زيادة دخل البلاد بسبب اكتشاف النفط وتصديره، تطورت المدن ونمت بسبب تدفق الهجرة إليها، وظهور أحياء

(1) فرج مصطفى الهدار، **تحديات التنمية العمرانية المستدامة في ظل غياب المخططات الحضرية بمدينة زليتن – ليبيا**، مصدر سابق، ص 214.

الصفيح في أطراف المدن، مما دعى إلى تخطيطها [1]، وقد شهدت ليبيا ومن ضمنها منطقة الدراسة المخططات الآتية:

أولاً: الجيل الأول من المخططات (المخطط الشامل 1988م):

بالنظر لمدينة زليتن قبل اعتماد هذا المخطط لم يكن لها حدود تحددها كمنطقة عمرانية، بل كانت خليط يصعب وصفه، نظراً لقلة المصادر التي تناولتها، فهي تمثل حصيلة التطور التاريخي لها منذ تأسيسها، كما أوضحت الخريطة التي أعدت من قبل الاحتلال الإيطالي، فقد كانت مبنية على نمط المدن الإسلامية، وكانت تتوزع على ثلاث مناطق سكنية مختلفة تفصلها عن بعضها أراض زراعية، ويرجع نموها بهذا الشكل إلى ملكية الأراضي، والاعتماد على الأراضي الزراعية المحيطة بها، لتوفير الغذاء اللازم[2].

إنّ الهدف من دراسة النقل في المخطط الشامل 1988م هو تحسين جميع خدمات النقل وذلك بتحديد مساوئ النقل من خلال المعلومات عن حالة النقل الموجودة، وتحديد الحاجات المتوقعة للمستقبل بحساب حجم المرور مستقبلاً، وإيجاد علاقة تنظيمه واقعية بين النقل وتطور المدينة، وتقسيم مرافق النقل في ذلك الوقت على قسمين هما شبكة النقل الوطنية والإقليمية التي تصل زليتن ببقية أنحاء لليبيا، شبكة الطرق المحلية ضمن مخطط زليتن (3)، ولقد أعد مخطط لمدينة زليتن يهدف إلى تحسين ظروف الحياة بالمنطقة الحضرية، وقد كانت مساحته سنة الأساس 1968م نحو 88 هكتار، حيث يتبين من الجدول (1) أنّ استعمالات الشوارع والطرق بالمرتبة الثانية بنسبة تصل إلى 12.7%، وأنّ الطريق الرئيس المرصوف يشكل جزءاً من الطريق الساحلي ويستخدمه المرور العابر بالإضافة الى المرور المتجه إلى المركز الإداري والتجاري في زليتن وعند إتمام الطريق الذي يخترقها وهو حالياً قيد الإنشاء سوف يفقد هذا الطريق وظيفته الحالية ويتحول جزء كبير منه إلى طريق شرياني لزليتن والباقي الذي يخترق المنطقة سوف يصبح طريقاً محلياً.

---

(1) سعد خليل القزيري، **مدخل عام في كتاب الجيل الثالث ومستقبل المدن في ليبيا**، منشورات العمارة للاستشارات الهندسية، بنغازي، ليبيا، 2006م، ص 23.

(2) فرج مصطفى الهدار، **النمو السكاني وأثره على المخطط الحضري- مدينة زليتن نموذجاً**، مجلة التربوي، كلية التربية الخمس، جامعة المرقب، العدد الخامس، 2014م، ص 57- 59.

(3) وزارة التخطيط والتنمية، **المخطط الشامل لمدينة زليتن 1988م**، التقرير النهائي، ص 145.

الجدول (1) توزيع مساحة استعمالات الأراضي بمدينة زليتن خلال سنة 1968/ بالهكتار

نوع استعمال	المساحة	%	نوع استعمال	المساحة	%
السكني	40.6	%46.5	الصناعي	0.9	%1.00
التجاري	5.7	%6.5	المرافق العامة	5.4	%6.1
الطرق والشوارع	11.1	%12.7	المناطق الخالية أو الزراعية	24.3	%27.2
إجمالي المساحة		88		%100	

المصدر: وزارة التخطيط والتنمية، التقرير النهائي للمخطط الشامل لمدينة زليتن 1988، ص110.

ونظراً للحالة الخاصة التي توجد فيها شوارع منطقة الدراسة والتباين الموجود عادة بين الصفات الوظيفية والطبيعية للشوارع فإنّها لم تصنف في برنامج التخطيط هذا استناداً إلى التصنيف المعتمد عامة للأغراض التخطيطية أي الشوارع السريعة والشريانية والمجمعة والمحلية بل قسمت إلى شوارع رئيسية مرصوفة وشوارع غير مرصوفة كما هي موضحة بالشكل (3)، وبالرغم من أهمية مخططات الجيل الأول، إلا أنّها وجهت بعض النقد، والتي كانت سبباً لإعداد مخططات جديدة، ومن أوجه النقد ما يأتي(1):

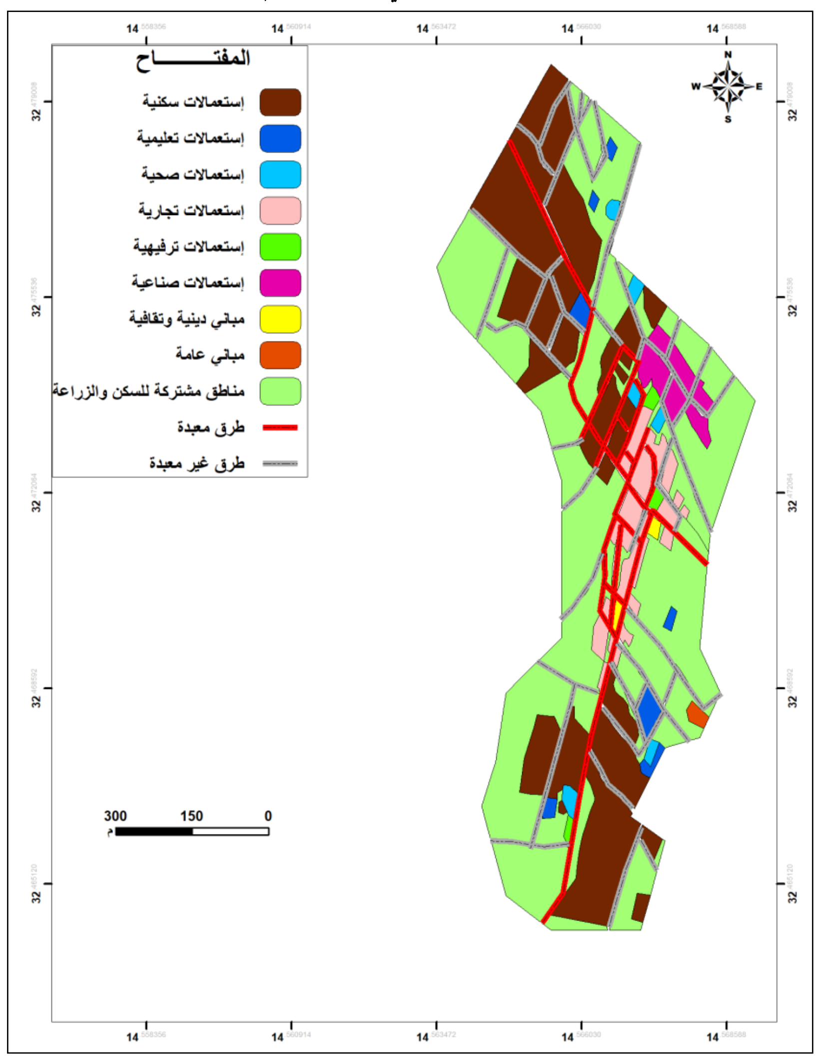
1- فشل المخططات في معرفة إمكانيات النمو السكاني لبعض المدن، وعدم قدرتها على استيعاب الزيادة الكبيرة في النمو السكاني قبل الوصول إلى سنة الهدف 1988م، ويرجع السبب في ذلك لغياب التخطيط الإقليمي، وعدم النظر إلى العلاقات المكانية، والإمكانيات الاقتصادية في إقليم المدينة، واختيار بعض المراكز الحضرية لتنميتها.

2- طول مدة المخططات والتي امتدت من سنة الأساس إلى سنة الهدف وخصوصاً في ظل التطورات التي حدثت، سواء من الناحية السياسية، أو الاقتصادية، وتغير الأولويات في برامج التنمية، وزيادة الاهتمام بالقطاع الصناعي، مما دعى إلى زيادة مساحة الأراضي المخصصة للأغراض الصناعية بالمخطط، مما يؤدي إلى تفاقم المشاكل العمرانية.

3- لم تأخذ المخططات في الاعتبار تكييف البيئة الثقافية العربية الإسلامية، والتراث الثقافي والمعماري، مع متطلبات الحياة في بيئة حضرية عصرية.

(1) سعد خليل القزيري، مصدر سابق، ص 27.

الشكل (3) استعمالات الأراضي لسنة 1968م بمدينة زليتن



المصدر: من عمل الباحثين استناداً إلى التقرير النهائي للمخطط الشامل لمدينة زليتن 1988م، ص148.

4- مركزية التخطيط، وغياب المشاركة الشعبية فيه، حيث إنّه كان يفترض أخذ رأي المواطنين في عمليات التخطيط على الأقل كمؤشرات لتخطيط بيئة حضرية، تتلاءم مع رغبات السكان، وتتكيف مع العمليات الهندسية التي قد تكون في بعض الأحيان ضد رغبات المواطن، أو علاقاته الاجتماعية، وبيئته الثقافية، ونتيجة لهذه الأسباب كان

ضرورياً إعادة النظر في المخططات على مستوى ليبيا، لتواكب التغيرات والمتطلبات الجديدة، على أسس دراسات تخطيطية وطنية وإقليمية.

ثانياً: الجيل الثاني من المخططات (المخطط الشامل 2000م):

تعدّ منطقة الدراسة من بين المدن التي أعدت لها مخطط حضري جديد، فقد ساهم النمو السكاني بالمدينة إلى تجاوز حدود المخطط الأول حيث تطور النمو العمراني إلى خارج المنطقة الحضرية، بالإضافة إلى وجود كثير من التجاوزات في المخطط حيث أصبح غير صالح كأداة لتنسيق التطور الحاصل بالمدينة، الأمر الذي تطلب إعداد مخطط شامل جديد، حيث كان يهدف إلى تطوير المدينة، وتوفير الخدمات لسكان المدينة ومنطقة تأثيرها (1).

إنّ شبكة الطرق الحضرية الأساسية بالمدينة خلال سنة 1980م تتألف من طريقين رئيسيين يحملان حركة المرور إلى المدينة من الطريق الساحلي الذي يمر عبر الحدود الخارجية للمدينة، وكذلك من طريق يربط زليتن بمرسى زليتن، وتحتل المرتبة الثانية بمساحة تصل إلى 63.2 هكتار بنسبة تصل إلى 18.1% من مساحة المخطط البالغة 349.4 هكتار، لقد ساهمت شبكة الطرق بتزايد عمليات التنمية العمرانية وتطور عمليات البناء، فقد تطورت مساحة الأراضي المخصصة للسكن من 40.6 هكتار خلال سنة 1968م إلى 184 هكتار خلال سنة 1980م، كما تطورت عدد المساكن من 1040 مسكناً خلال ستينيات القرن الماضي إلى 4500 مسكناً خلال سنة 1980م، وللمساهمة في تطوير المدينة في مجال النقل فقد وضعت مجموعة من التوصيات ضمن خطة التنمية الإقليمية، فقد ارتبط مراحل تنفيذ نظام النقل ارتباطاً وثيقاً بالتطوير العمراني وفق مرحلتين، الأولى من 1980- 1990م والتي يتم من خلالها تكملة المشاريع القائمة وتدعيم شبكة النقل بطرق مغديه جديدة، وتوسيع شبكة الطرق الحضرية وتكملة الطرق التبادلية والمتداخلة وتشييد الطريق المجمع المؤدي للطريق الساحلي وإضافة مواقف للسيارات وفي هذه المرحلة يتم تطوير مساحة النقل الحضري لتصل إلى 113.3 هكتار، أما المرحلة الثانية من 1991-2000م فيتم تطويرها بمساحة تصل إلى 102.3 هكتار، وتكون هذه المرحلة تكملة الشبكة المستهدفة للشوارع وتشييد طريق من الطريق المجمع الرئيس حتى طريق النقل السريع

(1) أمانة اللجنة الشعبية العامة للمرافق، **المخطط الشامل زليتن 2000**، التقرير النهائي، رقم ط ن 53، ص 59.

بالإضافة إلى الطريق المجمع المتجه جنوباً إلى الطريق السريع وتوسيع المرفأ البحري الخاص بالمدينة لتصبح مساحة استعمالات النقل والمواصلات في نهاية سنة 2000م بمساحة 278.8 هكتار [1].

ومن خلال تنفيذ هذه الخطة شهد قطاع النقل الحضري بمنطقة الدراسة نهضة نوعية وكمية ساهمت في امتداد شبكة الطرق والشوارع في أغلب أطراف المدينة مما انعكس على باقي الاستعمالات الأخرى وقد وضعت بشكل يسمح التواصل في أغلب أرجاء المدينة كما هو موضح بالشكل (4)، ومن خلال الإطار العام لمخطط المدينة ومحاولة تطويره وفق المخطط الشامل 2000، فقد شهدت المدينة أهم مراحل تطورها الحضري واتساعها المساحي، في جميع الاستعمالات الحضرية، فمن خلال قراءة بيانات الجدول (2) يتضح أنّ هناك فارقاً كبيراً بما حظيت به المدينة خلال سنة 1980، حيث شهد مخطط المدينة تطوراً كبيراً وتطور إلى 2154.9هكتار في سنة 2000، بواقع زيادة تصل إلى 1805.5 هكتار بنسبة مئوية تصل إلى 516.6%، ليرتفع معها نصيب كافة الاستعمالات، حيث وصلت استعمالات الأراضي لأغـراض النقل والمواصلات إلى المـرتبة الثانية بعد الاستعمال السكني، بنسبة تصل إلى 13% بمساحة تقدر بحوالي 278.8هكتار، حيث تعدّ أحد المحاور الرئيسية داخل مخطط المدن، فهي تساهم في الربط بين أجزاء المخطط والمناطق المجاورة لها.

الجدول (2) استعمالات الأراضي المقترحة بمخطط مدينة زليتن لسنة 2000م.

نوع الاستعمال	المساحة/ هـ	%	نوع الاستعمال	المساحة / هـ	%
سكنية زراعية	1092.0	%50.6	الرياضة وترفيهية	126.3	%5.9
سكنية	335.0	%15.6	الخدمات العامة	14.1	%0.4
تعليمية	102.8	%4.8	الصناعة	79.7	%3.7
الصحة	36.1	%1.7	الخدمات الزراعية	14.0	%0.8
الدينية والثقافية	23.4	%1.1	النقل والمواصلات	278.8	%13.0
التجارية	32.7	%1.5	المنافع العامة	19.7	%0.9
إجمالي الأراضي الحضرية		2154.6		%100.0	

المصدر: أمانة اللجنة الشعبية العامة للمرافق، المخطط الشامل لمدينة زليتن 2000م، التقرير النهائي، رقم ط ن 53، ص62.

(1) المصدر السابق، ص 24- 135.

الشكل (3) استعمالات الأراضي المقترحة لسنة 2000 بمخطط مدينة زليتن

N
W E
S
1.5 0.75 0
كم

المفتـــاح
أستعمالات سكنية
أستعمالات تعليمية
أستعمالات تجارية
أستعمالات صحية
أستعمالات صناعية
مباني دينية وثقافية
مباني عامة
مرافق عامة
مساحات خضراء وترفة ورياضة
غابات ومناطق حماية
واجهة بحرية
خدمات زراعية
أحياء زراعية
نقل ومواصلات
طريق حضري سريع
طريق مجمع رينسي
طريق مجمع
طريق مغذي

المصدر: من عمل الباحثين استناداً لأمانة اللجنة الشعبية العامة للمرافق، المخطط الشامل 2000، التقرير النهائي، رقم ط ن 53، ص65-96

يلاحظ في مخططات المدن المعتمدة في ليبيا أنها تتميز بعدم التنفيذ المتوازن، حيث يشرع في تنفيذ الاستعمالات السكنية بشكلٍ سريع، دون أن يواكب تنفيذ الاستعمالات الأخرى اللازمة لأي تجمع حضري، حيث أدى ذلك إلى حدوث تشويه في النسيج

الحضري[1]، فبرغم من أن مخططات الجيل الثاني استعملت فيها الأساليب الحديثة والمعايير التخطيطية في إعدادها، بهدف تطوير تنمية مكانية لكافة المدن، وتشجيع نمو المدن الصغيرة، إلا أنها لم تحقق المستهدف منها، نظراً لعدم تطابق الوضع العمراني مع الاستعمالات المقترحة بالمخطط، بسبب التأخر في التنفيذ، وعدم استكمال شبكة الطرق الحضرية، وعدم تطبيق القوانين واتخاد الإجراءات ضد المخالفات والتجاوزات، وصعوبة الحصول على الأراضي داخل المخطط بالرغم من وجود فراغات غير مستغلة [2]، فمنذ منتصف الثمانينيات لم تحدث أي زيادة في الإنفاق الحكومي على قطاع المواصلات والنقل مما أدى إلى عدم تطوير خدمات النقل بجميع أنواعها، كما أدى عدم تخصيص ميزانيات كافية لإجراء أعمال صيانة لمرافق النقل المختلفة إلى تدهور حالتها، وتدني مستوى تقديم الخدمات بشكل عام مما أدى إلى وجود عدم توازن بين النمو العمراني وشبكة الطرق الحضرية [3].

ثالثاً: الواقع الحضري بعد سنة 2000م:

كان من المفترض أنْ تبدأ عمليات الإعداد للجيل الثالث من المخططات للتجمعات الحضرية خلال سنة 1996م، غير أنّها تأخرت إلى نهاية سنة 2004م، وخلال فترة الفراغ التخطيطي انتشرت التنمية العمرانية عشوائياً بدون ضوابط داخل التجمعات الحضرية وفي أطرافها، مما زاد من صعوبة المعالجة، وخلق واقعاً مخالفاً للمعايير التخطيطية، ونقص الأراضي المعدة للبناء، وارتفاع أسعارها، مما جعل التنمية العمرانية تتجه نحو الأراضي الزراعية الموجودة في أطراف هذه التجمعات[4].

إنّ هذه الفترة خلقت واقعاً منافياً للنظم العمرانية، والاستعمال الصحيح للأراضي الحضرية، الأمر الذي تنعكس خطورته على التجمعات السكانية، والحياة المدنية، وصحة

---

(1) عبد السلام أحمد الشكري، **التحكم في التطور والنمو الحضري**، مجلة العمران، مجلة فصلية تصدر عن مصلحة التخطيط العمراني بليبيا، العدد الأول، مارس 2000م، ص 32.

(2) فتحية عبد العزيز العربي، **دور الإدارة العمرانية في ليبيا في التعامل مع العشوائيات خارج المخططات الحضرية للمدن**، مجلة دراسات الإنسان والمجتمع، العدد الحادي عشر، إبريل 2020م، ص 9- 10.

(3) التقرير الوطني حول **الإسكان والتنمية الحضرية المستدامة المجلد الثالث**، 2016م، ص23- 24.

(4) سعد خليل القزيري، **الجيل الثالث ومستقبل المدن في ليبيا**، مجلة العمران، مجلة فصلية تصدر عن مصلحة التخطيط العمراني بليبيا، العدد الثامن، شهر ديسمبر 2009م، ص33.

البيئة وسلامتها، كما تظهر كذلك مساوي خاصة بالنقل الحضري تتمثل في الاختناقات المرورية، وظهور كتل المباني غير المنظمة، وكذلك انعدام المواقع اللازمة لمشروعات البنية التحتية، وإمدادات شبكات المرافق والخدمات العامة[1].

بدأ العمل في إعداد الجيل الثالث من المخططات الحضرية في نهاية 2004م، وتم تكليف أربع مكاتب استشارية وطنية، لتنفيذ أعمال هذه المخططات على المستوى الإقليمي، والمحلي، والحضري، وقد أصدرت هذه المكاتب ثمانية عشر مخططاً فرعياً مع نهاية 2009م، وكما أنجزت دراسات لبعض المدن، وقد تضمنت هذه المخططات على عدة محاور تتضمن تحليل الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية بشكل عام، وتحديد مؤشرات التنمية الاقتصادية والاجتماعية، وتحديد اتجاهات النمو الطبيعي للمخططات[2]، وبالرغم من الدراسات والأعمال التي تم إنجازها في مرحلة إعداد هذه المخططات إلّا أنّه يوجد عليها العديد من الملاحظات وخاصة في عدم تطابقها مع الواقع، وتأخر إعداد المخططات الحضرية واعتماد المخططات الإقليمية[3].

إنّ هذه الدراسات كان هدفها تحقيق التنمية العمرانية، إلّا أنّها لم تكتمل ويتم تنفيذها نظراً للتغير الذي حصل في ليبيا سنة 2011م، ونتيجة لذلك فقد تطور التوسع العمراني على حساب بعض الاستعمالات الأخرى، فامتداد الطرق الحضرية بالمدينة ساهم بشكل كبير في تطور المساحة المبنية وزيادة مساحتها، فقد تطورت المساحة إلى 1328 هكتار في سنة 2019م، وبلغ هذا النمو نسبة 61.64% من إجمالي مساحة المخطط، البالغ مساحته نحو2154.6 هكتار، ويمثل هذا الاتساع عقبة أمام تنفيذ الخطط المستقبلية لتحقيق التنمية العمرانية، فقد ساهمت شبكة هذه الطرق المختلفة إلى تركز جميع الأنشطة التجارية بمختلف أنواعها (جملة- قطاعي) في وسط المدينة وامتدت مع محاور الطرق

---

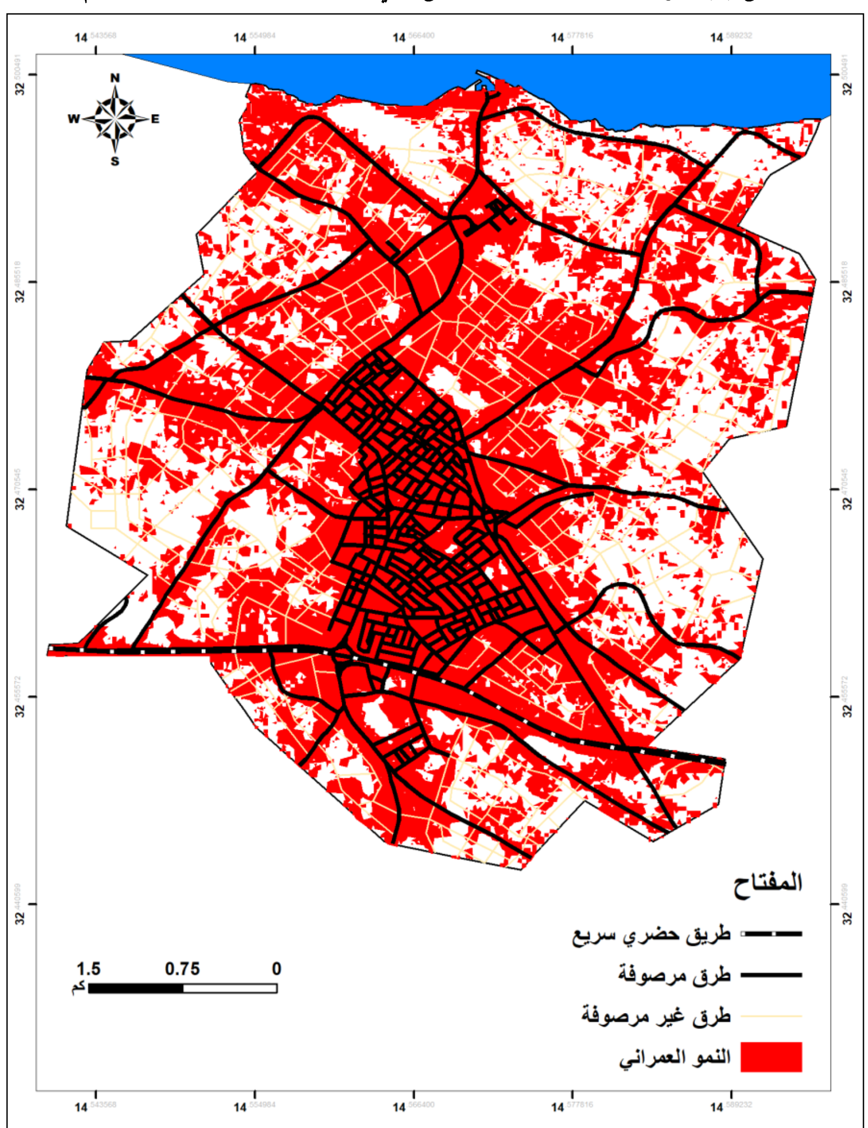
(1) مقابلة مع أبوبكر الشاوش، أمين لجنة إدارة مصلحة التخطيط العمراني أجراها عثمان اشتيوي إسماعيل، مجلة العمران، مجلة فصلية متخصصة تصدر عن مصلحة التخطيط العمراني بليبيا، العدد الرابع، أغسطس 2004م، ص 9.

(2) عبد الحفيظ أبوسيف المودي، **مسيرة التخطيط العمراني في الجماهيرية**، مجلة العمران، مجلة فصلية تصدر عن مصلحة التخطيط العمراني بليبيا، العدد الثامن، شهر ديسمبر 2009م، ص 17.

(3) فتحية عبد العزيز العريبي، مصدر سابق، ص 12- 13.

المرصوفة، في حين أنّ أطراف المدينة لم تشهد تكتل عمراني نظراً لعدم وجود شبكة طرق مرصوفة رغم أنّها مخططة ولكنها لم تنفذ، كما هو موضح بالشكل (5).

الشكل (5) تطور المساحة المبنية بمخطط الجيل الثاني لمنطقة الدراسة خلال سنة 2019م.



المصدر: من عمل الباحثين استناداً إلى المخطط الشامل 2000، ومصلحة التخطيط العمراني فرع المرقب، وصور القمر الصناعي لاندسات 2019م.

لقد ساهمت شبكة الطرق الحضرية التي بلغ طولها 100 كم في سنة 2018م إلى تزايد عمليات التوسع العمراني[1]، ونظراً لعدم وجود مخطط جديد للمدينة وتجاوز النمو العمراني لما هو بالمخطط الشامل 2000، فقد نجم عن ذلك العديد من التجاوزات التي ساهمت في تلوث المدينة بصرياً، كالتعديلات والإضافات على المباني لكي تتناسب مع الوضع الجديد، خصوصاً في وسط المدينة، وبعض الشوارع الرئيسية التي أصبح يغلب عليها الطابع التجاري (جملة – قطاعي)، مما زاد من المشاكل المرورية والضجيج[2]، كما أنّ المدينة شهدت ز حفاً عمرانياً وتزايداً في عدد المباني السكنية والتجارية خارج حدود المخطط الذي يمثل المساحة المقترحة لمخططات الجيل الثالث، مما ساهم في ظهور تجمعات عمرانية عشوائية غير مخططة تفتقر إلى الخدمات والبنية التحتية وشبكات الطرق المختلفة، داخل حدود الأراضي المقترحة مستقبلاً للتوسع الحضري، مما يجعل إمكانية تحقيق التنمية العمرانية بمدينة زليتن تحتاج إلى مجهود كبير، وتكلفة مادية كبيرة [3].

إنّ الاختلاف في مدى درجة مساهمة النقل الحضري في تزايد حدة التوسع العمراني تتحكم فيه عدة عوامل وهي نوعية الطريق الرابط ومدى قوة الحركة على هذا الطريق وتركز السكان به، وتركز الأنشطة التجارية والصناعة، فكلما كانت الطريق حيوية كلما ساهمت في تزايد البناء والعمران وكلما كانت غير حيوية كلما تنوعت الأراضي الزراعية والمزروعات[4].

الخاتمة:

يلعب النقل الحضري دوراً أساسياً داخل المجال الحضري؛ لأنّه يمثل الشريان الذي يمد المدن بالحياة، ويربط بين أجزاءها ومع المناطق المجاورة، حيث تعد المدينة مركز التقاء شبكة الطرق،

---

(1) بشير علي الطيب، **النمو السكاني وأثره على النقل بالمنطقة الساحلية الممتدة من زليتن إلى الخمس- بليبيا**، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الحسن الثاني، المملكة المغربية، 2020م، ص 197.

(2) فرج مصطفى الهدار، **أثر التلوث البصري في التأثير على جمالية المدينة- مدينة زليتن كنموذج**، مجلة التربوي، كلية التربية الخمس، جامعة المرقب، العدد العاشر، 2017م، ص 66-67.

(3) فرج مصطفى الهدار، **تحديات التنمية العمرانية المستدامة في ظل غياب المخططات الحضرية بمدينة زليتن – ليبيا**، مصدر سابق، ص 233-234.

(4) فرج مصطفى الهدار، **دينامية التمدن وانعكاساته على الأراضي الزراعية بالشريط الساحلي بليبيا- منطقة زليتن**، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الحسن الثاني، المملكة المغربية، 2018م، ص 281.

وقد حظي في السنوات الأخيرة باهتمام متزايد من قبل الباحثين والمخططين وصناع القرار؛ وذلك نظراً لأنّه يمثل أحد شريان التنمية العمرانية الشاملة، وبالإضافة إلى تأثره في نمو المجال الحضري وتطوره، وتحديد حجمه واتجاه محاور التنمية العمرانية، وتعد المخططات الحضرية هي البداية الفعلية لأي سياسة تنموية تهدف للوصول إلى تحقيق التنمية العمرانية، فهي تهتم برسم وتحديد استعمالات الأرضي، والشبكات المختلفة كالطرق، والصرف الصحي، والمياه وغيرها، وتحدد كثافة البناء وأنظمته، وبذلك يكون المخطط عبارة عن دراسة تخطيطية لما ستكون عليه المدينة مستقبلاً، فالنقل الحضري قضية متعددة الجوانب وجزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطه الوثيق باستعمالات الأراضي داخل المدينة، ويعد الارتقاء بمستوى هذا القطاع في الوقت الحاضر أحد المعايير أو المؤشرات الدالة على مستوى التنمية العمرانية والتطور الحضري، **وقد توصلت هذه الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها:**

1- ساهمت شبكة الطرق الحضرية بمنطقة الدراسة إلى تزايد عمليات التوسع العمراني، فقد نمت بشكل عشوائي غير مخطط نظراً لغياب مخطط الجيل الثالث، وبذلك برزت مجموعة من التحديات التي تشكل عائقاً في تنفيذ تنمية عمرانية مستدامة بالمدينة.

2- تضح جلياً مدى أهمية التقنيات الحديثة المتمثلة في RS، وGIS، في دراسة بعض التحديات التي تواجه التنمية العمرانية، فمن خلال استخدامها تبين أن منطقة الدراسة قد شهدت زحفاً عمرانياً كبيراً، سواء كان داخل المخطط أو خارجه بالأراضي المقترحة للتوسع الحضري مستقبلاً.

3- ساهم فامتداد الطرق الحضرية بالمدينة بشكل كبير في تطور المساحة المبينة وزيادة مساحتها، فقد تطورت المساحة إلى 1328 هكتار في سنة 2019م، وبلغ هذا النمو نسبة 61.64% من إجمالي مساحة المخطط، البالغ مساحته نحو2154.6 هكتار، ويمثل هذا الاتساع عقبة أمام تنفيذ الخطط المستقبلية لتحقيق التنمية العمرانية.

4- ساهمت شبكة الطرق المختلفة بالمدينة إلى تركز جميع الأنشطة التجارية بمختلف أنواعها (جملة- قطاعي) في وسط المدينة وامتدادها مع محاور الطرق المرصوفة، في حين أنّ أطراف المدينة لم تشهد تكتل عمراني نظراً لعدم وجود شبكة طرق مرصوفة رغم أنّها مخططة ولكنها لم تنفذ.

5- يتضح أنّ هناك علاقة طردية بين النقل الحضري وعمليات التوسع العمراني وتطور الأنشطة المختلفة بالمدينة، فقد تبين ذلك من خلال التركز العمراني والتجاري بتركز الطرق والشوارع.

التوصيات:

ومن خلال النتائج السابقة التي تم التوصل إليها نسعى لتقديم بعض التوصيات من أجل النهوض بعمليات التنمية العمرانية في ليبيا وهي كما يأتي:

1- ضرورة وضع سياسات عمرانية مستدامة وفعالة للحد من أثر التوسع العمراني على استعمالات الأراضي الأخرى داخل الحيز الحضري بمنطقة الدراسة، يجب وضع استراتيجية لتنفيذ مخطط عمراني مستدام.

2- اتباع الأساليب العلمية الحديثة المتمثلة في تقنيات الاستشعار عن بعد، ونظم المعلومات الجغرافية في دراسة المخططات الحضرية، ومراقبتها، والعمل على بناء قاعدة بيانات عمرانية متكاملة لجميع استعمالات الأراضي داخل المدن.

3- العمل على تحديث المخططات حضرية القائمة لتنظيم عمليات التوسع العمراني واعتمادها بما يتماشى مع الزيادة السكانية في ليبيا بشكل عام، وحجم الطلب على السكن وفق المؤشرات التخطيطية للحد من ظاهرة التوسع العمراني باستعمالات الأراضي داخل المدينة.

4- تطبيق القوانين والتشريعات الخاصة بحماية المخططات الحضرية، وفتح جميع مسارات الطرق والشوارع بمواصفاتها الفنية وذلك للحد من التوسع العمراني، وتنفيذ التنمية العمرانية وفق المعايير التخطيطية.

المصادر والمراجع:

أولاً: الكتب:

1- الدليمي، خلف حسين، تخطيط المدن، نظريات، أساليب، معايير، تقنيات، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، 2015م.

2- العزابي، أبو القاسم محمد، إشارات المرور والطرق في كتاب نظام المرور الأبعاد القانونية والاجتماعية والنفسية، مطابع العدل، طرابلس، 1995م.

3- القزيري، سعد خليل، مدخل عام في كتاب الجيل الثالث ومستقبل المدن في ليبيا، منشورات العمارة للاستشارات الهندسية، الطبعة الأولى، بنغازي، ليبيا، 2006م.

4- الهيتي، مازن عبد الرحمن، جغرافيا المدن والتحضر، أسس ومفاهيم، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2014م.

5- الوكيل، شفق، التخطيط العمراني مبادئ، أسس وتطبيقات، الجزء الأول، القاهرة، 2006م.

6- حسن، على محمد، هندسة النقل والمرور، مبادئ تخطيط النقل والمرور داخل المدن، دار الراتب الجامعية، بيروت، 1994م.

7- ربيع، محمد صالح، جغرافية النقل الحضري مبادئ وأسس، دار مجدلاوي للنشر والتوزيع، عمان، 2015،.

8- شفيق، محمد، السكان والتنمية (القضايا والمشكلات)، دار العالمية للنشر، عمان، 2008م.

9- صالح، هاشم محمد، جغرافية النقل، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان، 2014م.

10- عبده، سعيد، جغرافية النقل الحضري مفهومها، ميدانها، ومناهجها، مجلة الجمعية الجغرافية الكويتية، 2007م.

11- علام، سعيد، التنمية والدولة، دار طيبة للنشر، القاهرة، مصر، 2000م.

12- علام، ماجدة، موضوعات في علم الاجتماع الحضري، المكتب الجامعي الحديث، 2000م.

13- قنابة، عبد الرحمن وآخرون، تقييم البعد المكاني لمخططات الجيل الثاني بالأقاليم التخطيطية بالجماهيرية، في كتاب الجيل الثالث ومستقبل المدن في ليبيا، (تحرير) سعد خليل القزيري، منشورات العمارة للاستشارات الهندسية، الطبعة الأولى، بنغازي، ليبيا، 2006م.

ثانياً: المجلات العلمية والدوريات:

1- الحسن، سويدة أحمد الزين، استراتيجية التخطيط الحضري المستدام لاستخدام الأراضي وتوظيف الموارد المتاحة دراسة حالة: الخرطوم الكبرى – السودان، مجلة الطريق للتربية والعلوم الاجتماعية، المجلد السادس، العدد الرابع، 2019م.

2- الشاوش، أبوبكر، مقابلة مع أمين لجنة إدارة مصلحة التخطيط العمراني أجراها عثمان اشتيوي إسماعيل، مجلة العمران، مجلة فصلية متخصصة تصدر عن مصلحة التخطيط العمراني بليبيا، العدد الرابع، أغسطس 2004م.

3- الشريف، نورية محمد، وآخرون، التوسع العمراني وأثره في تطور النقل، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الآداب الخمس، جامعة المرقب، العدد التاسع عشر، 2019م.

4- الشكري، عبد السلام أحمد، التحكم في التطور والنمو الحضري، مجلة العمران، مجلة فصلية تصدر عن مصلحة التخطيط العمراني بليبيا، العدد الأول، مارس 2000م.

5- العريبي، فتحية عبد العزيز، دور الإدارة العمرانية في ليبيا في التعامل مع العشوائيات خارج المخططات الحضرية للمدن، مجلة دراسات الإنسان والمجتمع، العدد الحادي عشر، إبريل 2020م.

6- القزيري، سعد خليل، الجيل الثالث ومستقبل المدن في ليبيا، مجلة العمران، مجلة فصلية تصدر عن مصلحة التخطيط العمراني بليبيا، العدد الثامن، شهر ديسمبر 2009م.

7- المودي، عبد الحفيظ أبوسيف، مسيرة التخطيط العمراني في الجماهيرية، مجلة العمران، مجلة فصلية تصدر عن مصلحة التخطيط العمراني بليبيا، العدد الثامن، ديسمبر 2009م.

8- الهدار، فرج مصطفى، النمو السكاني وأثره على المخطط الحضري- مدينة زليتن نموذجاً، مجلة التربوي، كلية التربية الخمس، جامعة المرقب، العدد الخامس، 2014م.

9- الهدار، فرج مصطفى، أثر التلوث البصري في التأثير على جمالية المدينة- مدينة زليتن كنموذج، مجلة التربوي، كلية التربية الخمس، جامعة المرقب، العدد العاشر، 2017م.

10- الهدار، فرج مصطفى، تحديات التنمية العمرانية المستدامة في ظل غياب المخططات الحضرية بمدينة زليتن – ليبيا، مجلة العلوم الإنسانية، كلية الآداب الخمس، جامعة المرقب، العدد الواحد والعشرون، 2020م.

11- ديب، ريدة، وسليمان مهنا، التخطيط من أجل التنمية المستدامة، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسية، المجلد الخامس والعشرون، العدد الأول، سوريا، 2009م.

ثالثا: الرسائل العلمية:

1- الطيب، بشير علي، النمو السكاني وأثره على النقل بالمنطقة الساحلية الممتدة من زليتن إلى الخمس- بليبيا، أطروحة دكتوراة غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الحسن الثاني، المملكة المغربية، 2020م.

2- الغيطة، خديجة عبد السلام، حوادث الطرق في منطقة بني وليد بليبيا دراسة في جغرافية النقل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، أطروحة دكتوراة غير منشورة، كلية الآداب جامعة طنطا، مصر، 2019م.

3- الهدار، فرج مصطفى، دينامية التمدن وانعكاساته على الأراضي الزراعية بالشريط الساحلي بليبيا- منطقة زليتن، أطروحة دكتوراة غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الحسن الثاني، المملكة المغربية، 2018م.

رابعاً/ التقارير:

1- وزارة التخطيط والتنمية، المخطط الشامل لمدينة زليتن 1988، التقرير النهائي.

2- أمانة اللجنة الشعبية العامة للمرافق، المخطط الشامل زليتن 2000، التقرير النهائي، رقم ط ن 53.

3- التقرير الوطني حول الإسكان والتنمية الحضرية المستدامة الموئل الثالث، 2016م.

4- مكتب التخطيط العمراني بمدينة زليتن 2019م.

5- مصلحة التخطيط العمراني فرع المرقب.

خامساً: شبكة الأنترنت:

1- موقع هيئة المساحة الجيولوجية الأمريكية https://www.usgs.gov (USGS)

صور القمر الصناعي لاندسات لسنة 2019م.


G
S
U
جامعة خليج السدرة
GULF OF SIDRA UNIVERSITY